

学校编码: 10384

分类号_____密级_____

学号: 12020051300406

UDC_____

目的港无人提货法律问题研究

查瑞锋

指导教师姓名: 何丽新

副教授

厦门大学

厦门大学

硕士学位论文

目的港无人提货法律问题研究

On the Non-Taking Delivery of Goods at the

Port of Destination

查瑞锋

指导教师姓名: 何丽新 副教授

专业名称: 民商法学

论文提交日期: 2008 年 4 月

论文答辩时间: 2008 年 月

学位授予日期: 2008 年 月

答辩委员会主席:_____

评阅人:_____

2008 年 4 月

厦门大学学位论文原创性声明

兹呈交的学位论文，是本人在导师指导下独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考的其他个人或集体的研究成果，均在文中以明确方式标明。本人依法享有和承担由此论文产生的权利和责任。

声明人（签名）：

年 月 日

厦门大学学位论文著作权使用声明

本人完全了解厦门大学有关保留、使用学位论文的规定。厦门大学有权保留并向国家主管部门或其指定机构送交论文的纸质版和电子版，有权将学位论文用于非赢利目的的少量复制并允许论文进入学校图书馆被查阅，有权将学位论文的内容编入有关数据库进行检索，有权将学位论文的标题和摘要汇编出版。保密的学位论文在解密后适用本规定。

本学位论文属于

1、保密（ ），在 年解密后适用本授权书。

2、不保密（ ）

（请在以上相应括号内打“√”）

作者签名：

日期： 年 月 日

导师签名：

日期： 年 月 日

内容摘要

在海事审判实践中，因无人向承运人主张权利要求提货而引起的纠纷，是当前不断增长的国际海上货物运输案件中的一类。目的港无人提货纠纷的发生给众多当事方的权益带来了损害，也扰乱了我国航运业和贸易业的正常秩序。因为相关法律规定和理论研究的欠缺，目的港无人提货已成为亟待解决的现实法律问题。

本文以当事人的权利义务关系为主线，在所收集的 29 个案例的基础上，运用理论分析研究和实证研究相结合的方法，探讨目的港无人提货的责任性质，论述收货人与托运人提货义务的法理基础以及责任承担问题。同时，分析承运人在目的港无人提货中所负有的减损义务和采取的救济措施。

除了引言和结语外，正文分为三章：

第一章介绍了目的港无人提货的概况。首先文义解析和准确界定目的港无人提货，而后针对目的港无人提货的司法现状，阐述目的港无人提货案件的特征、成因以及后果。

第二章集中探讨了提货行为的法律属性和目的港无人提货责任的性质，以及收货人和托运人在目的港无人提货中的责任承担问题。阐述了收货人和托运人依提单关系和运输合同所具有的提货义务，以及违反该义务时应向承运人承担的违约责任。

第三章分析了承运人在目的港无人提货案件中相关的减损义务，探究目前我国《海商法》中关于承运人在遭遇目的港无人提货时的救济措施的规定，并提出完善的建议。

关键词： 无人提货；货方；承运人

ABSTRACT

In the admiralty judicial practice, disputes arising from the fact that no one asserts his rights to the carrier for the delivery of the goods have been one of the ever-increasing cases in the international carriage of goods by sea in recent years. Many kinds of these disputes bring damage to the interest of many parties, as well as the normal shipping trade order. The disputes of non-taking delivery of goods at the port of destination have been the practical legal issues that should be solved because of the lack of relevant statutory rules and theoretical research.

This thesis which combines theoretical analysis and empirical research together studies on the nature of responsibility of non-taking delivery of goods at the port of destination, jurisprudence basis of the obligations of taking delivery of goods for consignee and consignor, the taking of responsibility and carrier's derogation obligation and relief measure based on twenty-nine maritime judgments of such cases around China in the main line of the relation between rights and obligations.

This thesis is divided into three parts apart from the foreword and conclusion.

The first chapter introduces the general situation of non-taking delivery of goods at the port of destination. Author first analyses *non-taking delivery of goods at the port of destination* and its exact definition in this thesis, and then discusses the characteristics, losses and causes of non-taking delivery of goods at the port of destination through present judicial situation.

The second chapter concentrates on the legal attribute of taking delivery of goods, the nature of responsibility for non-taking delivery of goods at the port of destination and the taking of responsibility for the consignee and the consignor. Also it studies the obligation of taking delivery of goods for both parties under bill of lading and carriage contract and the liability for breach of contract to carrier.

The third chapter analyses carrier's derogation obligation in the cases of non-taking delivery of goods at the port of destination and the regulations about relief measures for carrier in *maritime law*. And then author brings forward the legal suggestion for perfection.

Key words: Non-Taking Delivery of Goods; Cargo Interests; Carrier.

目 录

引 言	1
第一章 目的港无人提货概述	3
第一节 目的港无人提货的界定	3
一、目的港无人提货的解析	3
二、本文关于目的港无人提货的界定	5
第二节 目的港无人提货的司法现状	6
一、目的港无人提货案件的特征	6
二、目的港无人提货的成因	8
三、目的港无人提货的后果	9
第二章 提货义务主体之责任	12
第一节 责任的性质	12
一、提货与受领	12
二、提货的法律属性	12
三、目的港无人提货的责任定性	17
第二节 收货人的责任	19
一、收货人的识别	19
二、收货人的提货义务	22
三、收货人对承运人承担的责任	25
第三节 托运人的责任	26
一、托运人的识别	26
二、托运人的提货义务	28
三、托运人对承运人承担的责任	31
第三章 承运人之减损义务与救济	33
第一节 承运人的减损义务	33
一、减损义务的基本理论	33

二、承运人处理货物时的减损要求·····	35
第二节 承运人的救济措施 ·····	40
一、卸货·····	40
二、留置·····	42
三、追偿·····	45
结 语·····	50
参考文献·····	51

CONTENTS

Foreword	1
Chapter 1 Outline of Non-Taking Delivery of Goods at the Port of Destination.....	3
Subchapter 1 Definition of Non-Taking Delivery of Goods at the Port of Destination.....	3
Section 1 Analysis on Non-Taking Delivery of Goods at the Port of Destination.....	3
Section 2 Definition of Non-Taking Delivery of Goods at the Port of Destination in this Thesis.....	5
Subchapter 2 Present Judicial Situations of Non-Taking Delivery of Goods at the Port of Destination.....	6
Section 1 Characteristics of Non-Taking Delivery of Goods at the Port of Destination.....	6
Section 2 Causes of Non-Taking Delivery of Goods at the Port of Destination.....	8
Section 3 Losses Caused by Non-Taking Delivery of Goods at the Port of Destination.....	9
Chapter 2 Responsibilities for Obligation Subjects to Take Delivery of Goods.....	12
Subchapter 1 Nature of Responsibility	12
Section 1 Taking Delivery and Acceptance of Goods	12
Section 2 Legal Attribute of Taking Delivery of Goods	12
Section 3 Characterization of the Responsibility for Non-Taking Delivery of Goods at the Port of Destination.....	17
Subchapter 2 Responsibilities for Consignee.....	19
Section 1 Recognition of Consignee.....	19
Section 2 Obligation for Consignee to Take Delivery of Goods	22
Section 3 Responsibilities for Consignee to Carrier	25
Subchapter 3 Responsibilities for Consignor	26
Section 1 Recognition of Consignor.....	26

Section 2	Obligation for Consignor to Take Delivery of Goods	28
Section 3	Responsibilities for Consignor to Carrier	31
Chapter 3	Carrier's Derogation Obligation and Legal Relief	33
Subchapter 1	Derogation Obligation for Carrier	33
Section 1	Basic Theory of Derogation Obligation	33
Section 2	Requirement of Carrier's Derogation Obligation for Goods Treatment	35
Subchapter 2	Carrier's Relief Measure	40
Section 1	Unloading Goods	40
Section 2	Lien	42
Section 3	Recovery	45
Conclusion	50
Bibliography	51

厦门大学博硕士论文摘要库

引言

航运实务中,货物运抵目的港后,收货人不及时提取货物或无人提货,使承运人无法交付货物的现象时常发生。货物长期积压在目的港,不仅可能使承运人无法收取到付运费,也会产生集装箱滞期费和码头堆存费等大量的费用和相应的风险。以价值最大化的方式配置和使用社会资源之效率价值是社会的美德,社会发展的基本价值目标,也是法律价值的应有之义。目的港无人提货给众多当事方特别是承运人的权益带来了严重的损害,也给社会财富造成了巨大的损失,有违法律的效率价值追求之精神。

《海商法》规定承运人在遭遇目的港无人提货时,可以把货物卸下并由收货人承担相应的费用和 risk。同时,在遭受损失时可以采取留置货物、向托运人追偿等措施。笔者在本文写作之前,收集了 29 个全国各地的海事法院关于目的港无人提货的典型案例。从这些案例表明情况看,承运人的这些救济手段实施起来都困难重重。而且,在理论和实务中,收货人是否负有到港提货的义务也颇具争议,主张收货人承担责任困难不小;而要求托运人承担无人提货的责任也不易,托运人经常提出自己不是适格的责任主体的抗辩。更感困惑的是,运输合同和提单是两个相对独立的法律关系,对承运人与托运人和收货人之间的权利义务关系各有不同的规定。在提单和运输合同并存时,究竟是以运输合同为准还是以提单为准?收货人和托运人谁要向承运人承担目的港无人提货的责任?承运人在遭遇目的港无人提货时应该如何正确进行救济?这些问题的回答都关系到目的港无人提货纠纷的顺利解决。

从笔者阅读的资料来看,或限于篇幅,或囿于研究角度,所收集的几篇关于目的港无人提货的文章,^①研究的重点都集中于承运人在遭遇目的港无人提货时的法律救济措施之缺陷与完善,以及解决承运人处置货物的困境这些比较

^① 详见李唯军,论海上货物运输交付受阻的法律问题[A],汤能忠,海事司法理论与实践[C],北京:法律出版社,2002;林敏,论海上货物运输中的交付阻却法律问题(硕士毕业论文)[D],厦门:厦门大学,2006;孙晓宏,目的港无人提货问题研究(硕士毕业论文)[D],大连:大连海事大学,2006;汪杰,吴振文,无人提货的法律缺陷及其补救[A],金正佳,中国海事审判年刊[C],北京:人民交通出版社,1999;方修志,郭先江,浅析无人提货[J],中国海商法协会通讯,1999,(12);郭丽丽,目的港无人提货法律问题研究[EB/OL],<http://www.66wen.com/03fx/faxue/faxue/06129/50691.html>,2007-08-20;张可心,目的港无人提货案件的法律适用[EB/OL],http://www.law-lib.com/lw/lw_view.asp?no=5720,2007-08-20;张志国,目的港无人提货法律问题研究(硕士毕业论文)[D],大连:大连海事大学,2002.

务实的问题上，鲜有针对目的港无人提货的责任性质认定，以及船、货双方在目的港无人提货纠纷中相互间的权利义务关系和责任承担这些基础理论问题的系统探讨，这些基础问题也正是目前目的港无人提货纠纷的理论争议之所在。

本文以船、货双方的权利义务关系为主线，重点围绕无人提货责任主体与权利主体展开，结合对所收集的 29 个案例的实证研究，探讨货方在海上货物运输中负有的到港提货义务的法理基础和目的港无人提货的责任性质。同时，本文也对作为提货义务相对方之权利主体的承运人的权利义务进行分析，探讨了其在目的港无人提货纠纷中正确进行救济时所负有的减损义务和采取的救济措施等理论争议问题。希望本文的探讨能够解开目的港无人提货责任承担的疑难，为纠纷的顺利解决寻得一条出路，从而最大程度地维护航运业和贸易业的正常秩序。

第一章 目的港无人提货概述

第一节 目的港无人提货的界定

一、目的港无人提货的解析

从最直观的角度理解，目的港无人提货是指，承运人将货物运抵目的港后，收货人没有前来提取货物，致使货物一直滞留在目的港的情形。“目的港无人提货”并不是一个法律意义上的用语，而是作为一种现象在法学研究中使用。那么，学理意义上的“目的港无人提货”是怎么理解的呢？

所谓“目的港”，就是指承运人履行其交货义务的港口。一般而言，承运人的交付义务，以船边交货为原则。^① 因此，交付货物与卸货港的联系很密切。在正常的情况下，承运人应该将货物运至提单“卸货港”（port of loading）一栏中约定的目的港交给收货人。但是，如果该卸货港发生战争、封锁、罢工或者承运人无法控制的其他情况，使船舶不能驶入原定的目的港时，船长有权把船舶驶到附近的安全港口卸货并通知收货人，即可认为承运人已履行其交货义务。所以不能一概地认为提单中的卸货港就是目的港，而应该以承运人正确履行交付货物义务时的港口为准。

“无人”是指，承运人交货义务的履行期限届满之后无法联系到收货人，或者虽然联系到收货人，但收货人没有在合理的期限内前来提货或收货人明确表示拒绝提货的情形，这也是我国《海商法》第86条关于无人提货所包含的三种情形。在收货人拒绝提货的情形下，只要承运人收到收货人书面或口头明确的意思表示，即可认定“无人”前来提货。但是，在收货人不明和收货人迟延提货的情况下，则很难认定“无人”状态的构成。一般在这两种情况下，应以一定期限的经过作为构成“无人”提货的条件。如此，期限的长短就成了问题的关键。如果期限过短，对收货人不公平；但在承运人交付期限届满之后，仍然要求其一直对无人提取的货物承担严格的保管义务亦不合理。显然期限过长，对承运人也不公平。如何协调二者的利益问题呢？笔者认为，英国《1894年商

^① J.MUSTILL, MICHAEL & ABRAHAM MOCATTA, SIR ALAN & C.BOYD, STEWART. Scrutton on Charterparties and Bills of Lading (18)[M].London: Sweet&Maxwell,1974,372.

船法》关于船东卸货的规定是一个很好的借鉴。该法第七部分第 493 条规定，货主违反约定时船东可以行使进港卸货的权利：若装载于任何船舶从外国进口的货物所有人，在下面规定的时间之前，未能以应有的通常的速度将货物卸下或接受货物，船东可以按下面规定的时间进入港口并将货物卸下：（1）若交货时间在租船合同、提单或双方协议中明确规定，在规定的结束后的任何时间；（2）若租船合同、提单或双方协议中未明确约定货物交付时间，从递交船舶抵达报告时起，星期天和节假日除外，满 72 小时后的任何时间。^① 因此，对该期限合理的限制是：在运输合同或提单对收货人提货的时间有明确约定时，以该时间为限，收货人没有在约定的时间前来提货即为“无人”提货；没有明确约定提货时间时，船舶抵达目的港并做好交付准备后，给收货人一个必要的准备时间，如果收货人在该准备时间届满后仍然没有前来提货，即可认定构成“无人”提货。

“提货”是与承运人的“交货”相对应的概念。在海上货物运输中，“交货”即承运人的“交付”，指承运人将货物由船上卸下，交付给收货人的行为。“提货”是享有提货权的收货人对承运人的“交付”义务的一种受领。如果收货人没有及时受领，那么，承运人的“交付”义务就无法顺利进行。从一般意义上讲，交付是“一个法学上广泛使用的词，用以表示（某物的）移转或者转让。”^② 我国民法学者一般认为，交付实质上与“占有移转”同义，交付即移转占有。“交付是指将自己占有的物或所有权凭证移转其他人占有的行为。简言之，交付意味着占有的移转。”^③ 单纯的交付只表示物之占有的移转，不能表示物权之让与。海上货物运输合同中的交付即是单纯的交付，因为承运人不是货物的所有权人或处分权人，他向收货人交付货物的行为仅仅表明他们之间发生了货物占有的移转，而没有任何移转所有权或物权的意思表示。货物的所有权或物权的任何变动发生于货物买卖合同等贸易领域，不在运输领域的范畴之中，在运输领域中仅仅涉及货物占有的移转。因此，“提货”的实质也就是货物占有的移转。同时，海上货物运输中的交付可以是占有的现实移转，也可以是拟制交付，如仓库交货中，承运人将仓单交付收货人的情形。同为对货物占有的转移这一

^① 陈友喜.论海上货物运输合同下的货物交付（硕士学位论文）[D].上海：上海海运学院，2003.35.

^② [英] GARNER, BRYAN A.牛津现代法律用语词典[M].李双元译，北京：法律出版社，2003.262.

^③ 王利明.民商法研究[M].北京：法律出版社，2001.298.

法律事实的界定,“提货”是从收货人的角度出发,而“交付”则是站在承运人的角度,二者没有实质上的区别。海上货物运输合同中的承运人交货义务的履行就在于交付行为的完成,不论是收货人不明,还是迟延提货或拒绝提货,收货人不及时受领,都将会影响到承运人交付义务的顺利履行。

二、本文关于目的港无人提货的界定

正如上文所言,“提货”与“交付”是相对应的概念,区别在于所处的角度不同,目前学者对目的港无人提货现象的界定也存在相对应的分歧。有学者认为,尽管我国《海商法》对无人提货的三种情形作出了区分,但是,这样的界定显然也不够科学,实践中很难清楚地判定每一种情况。因此,该学者在法律上概括了实践中收货人不明或者收货人无正当理由拒绝提货等应该调整的事实,抽象出了它们的共同特征即承运人无法正常履行运输合同下的交付义务,提出了交付受阻的概念。交付受阻是指海上货物运输中的承运人将货物运抵目的港后,收货人在约定的或者合理的期限内,在签发提单情况下不凭提单;或者,在签发海运单情况下不凭身份证明,向承运人或其代理人请求提取货物;或者收货人无正当理由迟延或拒绝提货等,致使承运人无法正常履行运输合同下向收货人交付货物的义务。^①也有学者认为,对于已运抵目的港的货物,无论是无人提取还是收货人拒绝提取,客观上都是无人前来向承运人主张提货。收货人迟延提货就不一样了,在某些收货人迟延提货的情形下,虽然收货人有迟延,但最终还是提走了货物,这与无人提货的本质有所区别。因此,“目的港无人提货”只包括收货人不明而无人提取货物和虽有明确收货人但收货人拒绝提取货物的两种情形,不包括收货人迟延提取货物。^②

笔者赞同第一种观点。首先,从时间标准看,“迟延提货”与“无人提货”不易区分。收货人未在约定或合理期限内提货,有可能是暂时不提货,也有可能是始终“无人提货”。其次,从表现形式上看,“拒绝提货”与“迟延提货”和“无人提货”也不易区分。贸易实践中,经常是收货人基于贸易合同等争议而不到港提货,也不发布弃货声明。当货物在目的港时间超过合理的期限后,

^① 李唯军,论海上货物运输交付受阻的法律问题[A],汤能忠,海事司法理论与实践[C],北京:法律出版社,2002.17.

^② 张志国,目的港无人提货法律问题研究(硕士毕业论文)[D],大连:大连海事大学,2002.2.

对承运人来说,很难判断究竟是拒绝提货,还是迟延提货或“无人提货”。因此,要承运人事先就区分什么时候是迟延提货既不合理,也不是很科学。再者,笔者认为,无人提货有狭义和广义之分。狭义的无人提货是一种纯粹的“无人提货”,即收货人不明;广义的无人提货除了包括纯粹的“无人提货”外,还包括收货人明确,但没有在合理的期限内提货,即收货人迟延提货,以及收货人拒绝提货。收货人拒绝提货实际上与狭义的无人提货会出现同样的后果,就是无人向承运人要求提取货物。迟延提货中,收货人最终提走了货物,这似乎与无人提货的本质有所区别。但事实上,“拒绝提货”和“迟延提货”都是导致目的港无人提货的原因,而“无人提货”是这两个原因的结果。从承运人的角度考虑,不论是收货人不明或收货人拒绝提货,还是收货人迟延提货,都是由于货方的原因,导致承运人的交付行为没有相应的受领对象,产生无法履行交付义务的后果。从本质上讲,《海商法》和《合同法》对无人提货的界定都有其相同的立法目的,即在由于货方的原因导致承运人无法履行交付义务时,给予其相应的救济措施,保护承运人的权益。

本文所关注的正是在承运人无法正常履行运输合同下向收货人交付货物的义务这一事实状态,以及由此产生的关于责任的承担问题。因此,笔者认为,对目的港无人提货的界定应采广义说。本文所称之目的港无人提货,是指承运人将货物运抵目的港后,收货人在约定的或合理的期限内,没有前来提取货物,致使承运人无法履行交付货物之义务的情形,包括了收货人不明、收货人迟延提货和收货人拒绝提货三种情形。

第二节 目的港无人提货的司法现状

海事审判实践中,因无人向承运人主张提货而引起的纠纷,是当前不断增长的国际海上货物运输案件中的一类。在论文写作的前期,笔者收集了29件国内各地的海事法院关于目的港无人提货的案例。本文通过对这些相关案例的总结分析,对目的港无人提货的司法现状有了更进一步的了解。

一、目的港无人提货案件的特征

通过对收集的29件案例的分析,笔者总结出目的港无人提货案件有以下几

Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.

厦门大学博硕士论文摘要库